

Projets de règlements P-05-035 et P-04-047-02
Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
CUSM/Hôpital des Shriners

Brief for presentation to the Office de Consultation Publique de Montréal

NDG super-hospital traffic plan:

Position of the NDG Citizens Concerned about Super Hospital Traffic

Comité de planification des citoyens de NDG

Presented by Peter McQueen

Submitted June 1st, 2005
Presented June 15th, 2005

NDG SUPER-HOSPITAL TRAFFIC PLAN

The MUHC's blueprint for traffic access to its Glen Yards site in NDG plans to make Decarie street 2 ways, rather than 1 way northward, between DeMaisonneuve and St-Jacques, where the hospital's main entrances will be. It therefore must completely reconfigure the busy 5 way intersection of deMaisonneuve, Decarie Street and Upper Lachine to allow traffic to get onto Decarie street southward. It envisages a new way of exiting from Decarie expressway (Highway 15) southbound (where about 40% of hospital-bound traffic is expected to come from) onto Addington near Demaisonneuve, turning Demaisonneuve into a 2 way street from Addington back to Decarie and then turning this traffic right onto the new 2 way Decarie street south to the hospital. To turn this traffic right however it has to cross Upper Lachine road and therefore the plan is to CLOSE the upper Lachine underpass to all traffic except perhaps buses.

This plan is unacceptable to residents of NDG for 2 reasons:

- A. Residents and workers of lower NDG south of the CPR train tracks rely on the Upper Lachine underpass to get to Westmount and upper NDG. The closure of the underpass will force them to use either Cavendish (already backed up during evening rush hour) or to drive through all the hospital traffic by turning left onto Decarie street from St-Jacques.
(PLEASE SEE FOOTNOTE 1)
- B. Residents of NDG from Demaisonneuve right up to Monkland with easy access to and from downtown Montreal by way of the Highway 720 ramps off of St-Jacques will now be caught in a massive traffic jam on their way home northward up Decarie street and westward onto Demaisonneuve. They will now face 4 new and 2 busier traffic lights:
 1. Immediately after the exit ramp from the westbound 20 merges with St-Jacques an underground entrance/exit to the parking garage is planned. The planners admit that this will dangerously back up traffic on the highway exit. Downhill momentum will be lost before traffic slowly resumes upward on the green light. This entrance should be nixed or placed further down the hill near the intersection of St-Remi and St-Jacques so it can fit under the exit ramp from highway 20.
 2. A long new phase will be added to the St-Jacques/Decarie intersection traffic light to allow the new southbound traffic on Decarie street to turn left and right onto St-Jacques.
 - 3+4. Two new lights are planned on 2 way Decarie street between St-Jacques and Demaisonneuve, each with a phase for southbound cars to turn left into the hospital site and a phase for cars to turn left southward when leaving the hospital.
 5. The Decarie street/Demaisonneuve intersection becomes slower because a phase will be added to the traffic light to allow Westmount originating traffic to turn left onto Decarie south from Demaisonneuve westbound to get to the hospital. The committee's plan allows no direct car access from Westmount at Claremont due to a supposed lack of distance between the CPR train tracks and the underground Metro tunnel even though a pedestrian/bicycle tunnel is planned there and even though their own guidelines state that the more different ambulance and car entrances to such a large hospital, the better.
 6. Once westbound traffic finally turns onto DeMaisonneuve it will be stopped at Addington to allow the new exit traffic to turn left onto two way DeMaisonneuve.

These changes will add hours of weekly traffic time to most NDG commuters. The alternative is to go from the 20 west onto the Decarie expressway (15 north) and take the exit at Ct-St-Luc road but this is already badly backed up during evening rush hour.

ALTERNATIVE TRAFFIC PLAN

The solution is to keep Decarie street one way northbound and make Girouard one way southbound between Sherbrooke and St-Jacques, effectively making a giant roundabout with these two streets, Sherbrooke westward and St-Jacques eastward. Widen Decarie into a one way four lane road in front of the hospital and cars will be able to merge into and out of the site without traffic lights while still allowing all the current NDG bound traffic to pass by smoothly. Here are the detailed features of each intersection of the loop:

- 1- The St-Jacques/Decarie street intersection remains as is except that now 2 designated lanes instead of one turn left onto Decarie street from eastbound St-Jacques in order to handle the heavier traffic. There is ample room on the current roadway to fit this change necessitating only some new lane markings on the ground.
- 2- The four lanes of Decarie street arriving at the complicated deMaisonneuve intersection are headed towards (from east to west):
 - A. Westmount bound traffic turning right onto Demaisonneuve eastbound as is.
 - B. Traffic continuing straight up to Sherbrooke as it does now.
 - C. Traffic turning left onto Demaisonneuve westbound as it does now.
 - D. Traffic turning left onto Upper Lachine westbound some of which has to get back to Girouard to go back down to St-Jacques to get back on the Ville Marie expressway from which it came. Secondly, this lane also feeds a new inexpensive entrance ramp: a tight 270 degree loop from the right lane of Upper Lachine just before Girouard (few people use the sidewalk on this north side of Upper Lachine and even fewer the walkway from it up the east side of Girouard) joining into the current entrance from upper NDG on Girouard onto the southbound 15 and the westbound 20 (about 20% of traffic to the hospital is expected from this direction). This ramp would avoid the need for all this traffic to go north all the way up to Sherbrooke, then west over to the congested left turn onto Girouard to get onto the current entrance ramp. Removing this traffic from Sherbrooke allows it to handle the extra traffic created by the hospital from the southbound and northbound exits from highway 15.

The traffic flow along DeMaisonneuve and Upper Lachine at this intersection remains essentially as is, allowing the continued access from lower NDG to Westmount and upper NDG. Pedestrian/ bike traffic from upper NDG is safely rerouted by extending the bicycle path along DeMaisonneuve over Upper Lachine (where there is already ample room) and Decarie street beside the tracks. Pedestrian/ bike traffic from lower NDG along Upper Lachine should go over Decarie street by building a path on the south side of the tracks as well. So the railroad bridge over Decarie street (which is too low at the moment anyways –trucks keep smashing their tops into it) is completely rebuilt with bike/pedestrian paths on both sides of the tracks.

- 3- The Sherbrooke/Decarie street intersection could be improved by making Decarie one way north right up to Sherbrooke making the important left turn onto Sherbrooke able to handle more traffic. The 105 bus would then have to take Girouard south to Upper Lachine from Sherbrooke before turning eastward to Vendome metro. (PLEASE SEE FOOTNOTE 2)

- 4- Westbound traffic on Sherbrooke could be widened to 3 lanes by banning the parking lane (during rush hours) between Decarie street and Girouard. The first section here from Decarie street has worsened considerably since a new pedestrian period was added to the light cycle at the intersection of Sherbrooke and the northbound exit/entrance ramp. Perhaps a readjustment of the light cycle would suffice to improve traffic flow here.
 - 5- Next, it is critical that Sherbrooke westbound remain 3 lanes wide (even 4 lanes wide during rush hour) to allow 2 lanes to turn left onto Girouard southbound during the dedicated signal. If necessary Sherbrooke eastbound could be reduced to just 1 lane (plus the bus stop lane) just between Girouard and Addington to accommodate this.
 - 6- Girouard must have 2 lanes south at all times of the day to accommodate the 2 lanes turning left from Sherbrooke westbound during the dedicated signal. There might be room on the roadway for these two lanes if the centre line is simply moved east a few feet. Failing this, it will either have to be changed to one way south here, or the parking lane on the westside will have to be banned all day, instead of during rush hours only now.
 - 7- Next, the little bit that is northbound on Girouard above the east side of the underpass under Demaisonneuve and the CPR train tracks and the U-turn allowed from it into the underpass should be kept as is since it helps keep traffic off of congested Sherbrooke. In fact, traffic exiting the 15 north at Sherbrooke currently has the option of U-turning back onto Addington southbound to get down to Demaisonneuve westbound without having to go through the lights at Sherbrooke. This traffic would be helped over to this northbound Girouard spur by banning parking on DeMaisonneuve on this one block all day.
 - 8- The entrance to highway 15 southbound and highway 20 westbound from Girouard here can remain but will have to be slightly reconfigured right after the underpass to accommodate the added ramp from Upper Lachine as described in intersection 2-D above.
 - 9- Immediately after the underpass as Girouard approaches Upper Lachine there is space to widen it to 3 lanes by removing some poles in the eastside of the roadway. Girouard between Upper Lachine and St-Jacques should be made one way southbound to allow 2 lanes of traffic at all times of the day while retaining citizen parking on both sides.
 - 10- Three lanes will allow traffic to turn onto St-Jacques eastbound from Girouard, one headed for the eastbound ramp onto highway 20 and two towards the Decarie street intersection. There is enough space on the roadway currently to allow it.
- This brings us full loop back to intersection 1 above.

CONCLUSIONS

- 1- Whereas the McGill super hospital planning committee's blueprint radically alters traffic flows with an unpredictable slowing outcome, our proposal cautiously adjusts established efficient traffic patterns that NDG drivers depend upon.
- 2- After the possibility of a direct access from Westmount at Claremont was rejected, the MUHC's blueprint seems to still be partly concerned with Westmount's need for automobile access to the site (by being able to drive in directly on the proposed southbound lanes of Decarie street), to the detriment of the overall flow of traffic. Our proposal rightly forces Westmount originating traffic to either go all the way

westward to Girouard and around the loop or to avoid congestion by going all the way down the Glen to St-Henri before coming back up St-Jacques.

3- Whereas the MUHC's blueprint is expensive, both in terms of money and traffic delays during road construction, our proposal costs little, because it makes full use of the already built infrastructure of St-Jacques street and Upper Lachine road.

4- It is possible to ease the traffic jam on Sherbrooke around Decarie without creating a new one on Girouard and Decarie streets in lower NDG. (SEE FOOTNOTES)

FOOTNOTES

1. The problem of lower NDG being cut off from upper NDG is addressed by the MUHC traffic planning committee. Their solution: remaking Girouard into a two way street from Upper Lachine under the underpass up to Sherbrooke thereby of course closing the current entrance ramp to the southbound 15 and westbound 20 from the left lane of Girouard. The blueprint calls for a European style roundabout at the corner of Upper Lachine and Girouard. The new ramp to the southbound 15 and westbound 20 would be a compressed U-turn loop from the new northbound Girouard right after Upper Lachine, similar to what I advocate in intersection 2D (see above).

The planners must have stuck this in the blueprint because the volume of traffic moving through this intersection (including the current traffic from upper NDG which has to get on these highways and now would do a U-turn at the roundabout after coming down Girouard) would be too much for a regular traffic light.

Unfortunately there is no tradition of roundabouts or how to drive through them in Quebec. Also, space would be very tight for such a roundabout at that intersection. Most importantly, how would pedestrians cross Girouard or Upper Lachine safely at this continuous flow roundabout, given the driver ignorance of and police non enforcement of pedestrian crossing laws in Quebec. Upper Lachine restaurants and cafes hoping to draw some share of the pedestrian traffic fanning out from the hospital at various times of the day strongly oppose this roundabout which gives them only traffic problems. Moreover all residents of St-Raymonds (lower NDG), who already feel cut off from upper NDG, are very concerned that this plan to make Girouard 2 ways with a roundabout will never actually be built, and is just a vague promise to appease their opposition to the more immediate closing of the Upper Lachine underpass.

2. To get more traffic off of Sherbrooke, the MUHC planners propose adding a new northbound entrance ramp onto highway 15 from St-Jacques just west of Prud'Homme. The new ramp would join the 2 lanes that travel from the westbound 20 to the northbound 15 so as not to interfere with the exit at Sherbrooke and all the traffic from the eastbound 20 (heading toward the super-hospital) merging over to it. Cars would be able to turn right or left onto the new entrance ramp from St-Jacques with another new traffic light.

Although it might be expensive and technically challenging, this new entrance ramp is a good idea that would greatly ease traffic at Sherbrooke and Decarie street and make the recommendations for intersections 3 and 4 above unnecessary. However, Decarie street between St-Jacques and DeMaisonneuve should remain one way north, since traffic leaving the hospital can move south back to this new entrance ramp, if and when it is ever built, by turning left onto Crowley street just before the busy underpass under the CPR tracks, and then left again onto Prud'Homme south as is allowed now, before a simple right turn onto St-Jacques and then right again onto the new ramp.

For official deposit at the June 6th 2005 NDG borough council meeting.
For official submission for the June 15/16th 2005 MUHC/OCPM comment session.

PROJET DE CIRCULATION DU CUSM

Le projet de circulation et d'accès au site Glen du CUSM permettra une circulation à deux sens sur la rue Décarie plutôt qu'un seul existant entre St-Jacques et Maisonneuve. Cela nécessite une reconfiguration de l'intersection DeMaisonneuve/Décarie/Upper Lachine afin de permettre aux véhicules l'accès sud sur Décarie.

Le projet prévoit une nouvelle sortie de l'autoroute Décarie direction sud sur la rue Addington, coin DeMaisonneuve d'où origine 40% des usagers du CUSM qui tourneront vers l'est sur DeMaisonneuve devenu à deux sens jusqu'à Décarie et puis à droite (sud) sur Décarie. La rue Upper Lachine devient donc un obstacle à cette circulation qui tourne au sud sur Décarie et le projet du CUSM a décidé d'éliminer la rue Upper Lachine de l'intersection Décarie/DeMaisonneuve.

Ce projet est inacceptable pour les résidents de Notre-Dame-de-Grâce pour deux raisons :

A- Les résidents de NDG au sud des voies ferrées du CP comptent sur le passage inférieur Upper Lachine pour se rendre à Westmount, NDG nord et l'entrée de l'autoroute Décarie sur la rue Sherbrooke. La fermeture du passage inférieur Upper Lachine obligera ces résidents à utiliser Cavendish (déjà saturé aux heures de pointe) ou St-Jacques et Décarie direction nord ajoutant à la circulation menant à l'hôpital.

B- Les résidents de NDG dans le territoire DeMaisonneuve à Monkland usagers de la bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie située sur St-Jacques devront souffrir les concentrations de véhicules surtout en revenant à leur domicile sur Décarie direction nord et DeMaisonneuve direction ouest, ils devront désormais subir quatre feux de circulation :

1- À l'intersection de la bretelle de sortie St-Jacques de l'autoroute 20 direction ouest là où est prévu l'entrée de stationnement intérieur du CUSM. Ainsi l'élan descendant de la bretelle est perdu et les véhicules doivent accélérer au feu vert pour gravir St-Jacques qui est ascendant. Nous recommandons d'abandonner ce site d'entrée de stationnement ou bien l'installer au bas de la pente St-Jacques à l'intersection St-Rémi sous la bretelle de sortie St-Jacques.

2- Les feux de circulation au carrefour St-Jacques/Décarie devront permettre aux véhicules provenant de Décarie direction sud de tourner à gauche et à droite sur St-Jacques. Cela nécessitera une phase additionnelle à ces feux.

3+4 – Deux feux de circulation seront installés aux entrées/sorties de l'hôpital entre St-Jacques et DeMaisonneuve. Ils devront permettre un virage à gauche sur Décarie direction sud pour les usagers sortant de l'hôpital et ceux y entrant.

5- Quant au carrefour Décarie/DeMaisonneuve son débit ralentira puisque une phase additionnelle des feux de circulation permettra un virage à gauche pour les véhicules provenant de Westmount et tournant sur

Décarie direction sud vers l'hôpital. Cela s'avère nécessaire puisque le comité de circulation du CUSM exprime l'impossibilité de permettre une entrée sur le site de l'hôpital par Claremont pour des raisons techniques fondées sur la distance entre les voies ferrées et le métro. Cependant le projet de tunnel pour les bicyclettes et piétons et le principe relatif aux entrées/sorties du comité « plus il y en a mieux c'est » portent à réflexion.

6- La circulation direction ouest sur DeMaisonneuve sera arrêtée à Addington par la nouvelle sortie permettant aux véhicules de tourner direction est sur DeMaisonneuve.

Ces changements ajouteront des heures de circulation hebdomadaire aux navetteurs . L'alternative serait, depuis la 20 ouest par l'autoroute Décarie et la sortie Ct-St-Luc qui est déjà saturée aux heures de pointe.

LA SOLUTION

Garder Décarie sens unique vers le nord et Girouard sens unique vers le sud entre Sherbrooke et St-Jacques, tels qu'ils le sont actuellement ce qui permet un rond-point élargi avec Sherbrooke direction ouest, Upper Lachine direction ouest et St-Jacques direction est, contribuant ainsi à une circulation régulière des bretelles de sorties vers l'hôpital et de retour vers les bretelles d'entrées aux autoroutes. Décarie à sens unique et à quatre voies permet aux véhicules d'entrer et de sortir de l'hôpital sans nécessité de feux de circulation et sans obstruer la circulation régulière en mouvement vers NDG. Voici les détails sur chaque intersection de ce rond-point :

1. L'intersection St-Jacques/Décarie demeure tel quel à l'exception de deux voies au lieu d'une virant à gauche sur Décarie pour la circulation dense de St-Jacques direction est. Cela nécessite seulement une réorganisation des lignes blanches la largeur de la chaussée actuelle étant assez large pour cette modification.

2. Les quatre voies de Décarie au point d'intersection DeMaisonneuve se dirigent (de droite à gauche :
 - A- Virage à droite vers Westmount (cas présent)
 - B – Droit vers Sherbrooke (cas présent)
 - C- Virage à gauche sur DeMaisonneuve direction ouest (cas présent)
 - D- Virage à gauche sur Upper Lachine direction ouest , certains véhicules tournant sur Girouard (sens unique sud) pour ensuite tourner sur St-Jacques direction est vers la bretelle d'entrée Ville-Marie. Cette voie permet d'arriver à une nouvelle bretelle d'entrée en boucle de 270° pour la 15 sud et 20 ouest située sur Upper Lachine, voie droite, tout juste avant Girouard (peu de piétons utilise le trottoir côté sud de Upper Lachine ainsi que le passage piétonnier côté est de Girouard) et qui vient se fusionner avec la bretelle existante sur Girouard (20% des usagers de l'hôpital proviennent et retournent dans ces directions). Cette nouvelle bretelle éviterait à ses usagers le besoin de se diriger vers Sherbrooke puis Girouard sud vers la bretelle actuelle purgeant une partie de la circulation sur Sherbrooke qui peut ainsi supporter un surplus de circulation créé par les sorties sud et nord de l'autoroute 15.

La circulation sur DeMaisonneuve et Upper Lachine à cette intersection demeure essentiellement la même permettant ainsi l'accès du secteur NDG sud vers Westmount et NDG nord et la rampe d'accès sur Sherbrooke. Piétons et bicyclettes provenant du nord de NDG pourraient, de façon sécuritaire, emprunter une piste le long des voies ferrées au-dessus de Upper Lachine et Décarie. Piétons et bicyclettes provenant de NDG sud, du long de Upper Lachine passer au-dessus de Décarie par la construction d'une voie côté sud des voies ferrées. Ainsi le nouveau passage ferroviaire au-dessus de Décarie devrait inclure avec des voies piétonnière/cyclable de chaque côté des voies ferrées.

3. Le carrefour Sherbrooke/Décarie serait amélioré en rendant Décarie sens unique jusqu'à Sherbrooke permettant le virage à gauche sur Sherbrooke capable d'absorber plus de véhicules. Cela cependant obligera l'autobus 105 d'emprunter Girouard et Upper Lachine vers le métro Vendôme.

4. La circulation direction ouest sur Sherbrooke devrait utiliser trois voies en prohibant le stationnement entre Décarie et Girouard, tronçon dont la fluidité de la circulation s'est passablement détériorée par de récentes installations de feux piétonnier ajoutées aux feux de circulation à l'intersection Sherbrooke et l'entrée de la 15 nord. Un réajustement de ces feux de circulation permettrait une amélioration de la fluidité.

5. Trois et même quatre voies en temps de pointe devraient être consacrées à la circulation direction ouest dans ce tronçon de Sherbrooke dont deux voies prévues pour le virage à gauche sur Girouard sud. À ce titre l'on pourrait limiter à une voie la circulation direction est sur Sherbrooke entre Girouard et Addington.

6. Par conséquent Girouard devra posséder deux voies direction sud pour accommoder le virage à gauche de Sherbrooke. Il est donc préférable que Girouard soit modifié en sens unique sud ou alors le stationnement durant le jour côté ouest devra être prohibé et non pas seulement durant les heures de pointe comme tel est le cas actuellement.

7. Par ailleurs la voie de service aux résidences côté est de Girouard et direction nord depuis DeMaisonneuve avec son virage en U donnant sur Girouard direction sud doit être sauvegardé puisque qu'il soulage la densité de la circulation sur Sherbrooke. En effet les véhicules utilisant la sortie nord de la 15 ont la possibilité d'utiliser la rampe donnant sur Addington direction sud, évitant ainsi les feux de circulation de Sherbrooke, pour tourner ouest sur DeMaisonneuve. À cet effet le stationnement devrait être banni le jour sur DeMaisonneuve entre Addington et la voie de service Girouard susdite.

8. La bretelle d'entrée actuelle pour la 15 sud et 20 ouest sur Girouard doit demeurer nonobstant la bretelle d'entrée projetée sur Upper Lachine (voir supra 2.D).

9. Girouard peut être élargie entre le passage inférieur sous les voies ferrées CP et Upper Lachine en retirant simplement les poteaux de métal existants actuellement pour restreindre l'accès à une

partie de la chaussée côté est. De plus Girouard entre Upper Lachine et St-Jacques devraient devenir sens unique direction sud afin de prévoir 2 voies tout en permettant le stationnement sur les deux côtés de la rue.

10. Enfin trois voies permettront à la circulation de virer vers l'est de Girouard sur St-Jacques , deux voies direction Décarie et une voie direction à la bretelle d'accès 20 est. Les chaussées concernées ont une largeur suffisante actuelle pour permettre cette configuration.

Nous venons donc de faire le tour du rond point élargi que nous proposons.

CONCLUSION

1. Alors que les solutions du comité technique de circulation du CUSM bouleversent le schème actuel de la circulation locale par de nombreuses restrictions à sa fluidité, notre proposition tient compte prudemment de la configuration à laquelle dépendent et sont habitués les automobilistes de Notre-Dame-de-Grâce.
2. Le comité technique du CUSM, après avoir rejeté l'accès à l'hôpital par Claremont, nous semble préoccupé à permettre un accès rapide aux véhicules provenant de Westmount en établissant la direction sud sur Décarie au détriment de la fluidité globale de la circulation locale. Notre proposition est bien fondée à obliger la circulation provenant de Westmount, dans l'intérêt de la majorité des automobilistes , de tourner sud à Girouard pour accéder à notre rond point élargi ou alors d'emprunter Glen et St-Jacques.
3. Contrairement au projet (coûteux en terme d'argent et de délais de circulation) du comité technique du CUSM notre proposition est peu coûteuse parce qu'elle tient compte de la configuration routière des rues St-Jacques et Upper Lachine.
4. Il est possible de faciliter les bouchons de circulation sur Sherbrooke à proximité de de Décarie sans répercussion au carrefour Girouard/Décarie. (voir notes)

NOTES

1. **Le problème** : NDG sud coupé de NDG nord.

Solution du comité : propose Girouard à deux sens depuis Upper Lachine, sous le passage inférieur jusqu'à Sherbrooke. La bretelle d'accès actuelle à la 15 sud et 20 ouest situé sur Girouard est éliminée. Un rond point à l'intersection de Girouard et Upper Lachine est créé avec une entrée à la 15 sud et 20 ouest.

Critique : les concepteurs de ce rond point ont dû penser qu'un feu de circulation ordinaire ne serait pas suffisant pour supporter la circulation dense impliquée.

L'usage de rond points est exceptionnel au Québec. De plus il n'y a pas assez d'espace à ce carrefour pour installer un tel rond point qui d'ailleurs sera un problème de sécurité pour piétons. Comment ces derniers pourront-ils traverser Girouard ou Upper Lachine de façon sécuritaire connaissant l'indifférence des conducteurs à la sécurité des piétons et la non application par la police des dispositions légales les protégeant. Les restaurants situés sur Upper Lachine désirant la clientèle des piétons provenant de l'hôpital sont évidemment contre la construction de ce rond point.

Par ailleurs les résidents de St-Raymond qui se sentent déjà coupés de NDG nord craignent que le projet de Girouard à deux directions avec le rond point soit un ajout au projet pour les calmer et qu'en bout de ligne ce ne sera pas fait.

2. **Le problème** : Améliorer l'accès à l'autoroute Décarie

nord dans l'intérêt des usagers provenant de l'hôpital et de NDG sud.

La solution : une nouvelle entrée sur St-Jacques près de Prud'homme.

Critique : cette nouvelle entrée rejoindrait les deux voies des usagers de la 20 direction ouest vers la 15 direction nord afin de ne pas gêner la sortie Sherbrooke et la circulation provenant de la 20 direction est (vers l'hôpital) . Cette nouvelle entrée nécessite de nouveaux feux de circulation permettant aux véhicules direction est et ouest sur St-Jacques de s'y engage.

Bien que coûteuse et représentant un défi technique cette nouvelle entrée est une bonne idée qui permettrait de calmer la circulation au carrefour Sherbrooke/Décarie et font en sorte que nos recommandations 3 et 4 inutiles. Cependant Décarie entre St-Jacques et DeMaisonneuve devrait demeurer sens unique vers le nord puisque les véhicules sortant de l'hôpital peuvent rejoindre cette nouvelle entrée en tournant sur Crowley, puis Prud'homme direction sud et enfin St-Jacques à droite.

Comité de planification des citoyens de NDG

Pour dépôt le 6 juin 05 ➔ conseil d'arrondissement

Pour dépôt le 15/16 juin 05 ➔ CUSM/OPCM